Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8357**

16. Wahlperiode 04. 03. 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/8125 –

Finanzierung des Transrapid-Projektes zur Anbindung des Flughafen München an den Münchner Hauptbahnhof und das Fernbahnschnellnetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Fraktionen der CDU, CSU und SPD haben in ihrem Koalitionsvertrag vom 11. November 2005 ausdrücklich zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Technologiestandorts Deutschland vereinbart, dass verschiedene so genannte innovative Leuchtturmprojekte verwirklicht werden sollen. Der Koalitionsvertrag führt den Ausbau von Bahnschnellsystemen explizit aus und nennt dabei als Ziel der Verwirklichung mindestens einer Transrapid-Referenzstrecke in Deutschland.

Am 23. August 2000 vereinbarten die Bundesregierung und die für den Bau des Transrapids zuständige Systemindustrie sowie die Deutsche Bahn AG die Realisierung einer Referenzstrecke des Transrapids in Deutschland. In der „Vereinbarung über die weitere Behandlung der deutschen Magnetschwebebahntechnik“ zwischen dem Bundesministerium für Bau- und Wohnungswesen und der Siemens Aktiengesellschaft, der Thyssen Transrapid System GmbH und der Transrapid International GmbH & Co. KG wird unter Nummer 1c Folgendes ausgeführt:

„[…] Das Bundesministerium für Bau- und Wohnungswesen beabsichtigt, spätestens am 30. Juni 2002 gemeinsam mit den jeweiligen Bundesländern […] die Finanzierung für die veranschlagten Kosten zu sichern. (Der Bund ist bereit, sich mit bis zu 6,1 Milliarden DM – abzüglich der bereits verausgabten bzw. zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg–Berlin vorgesehenen Mittel bis zu eine Milliarde DM – an der Zukunftssicherung und Projektrealisierung der deutschen Magnetschwebebahntechnik zu beteiligen.) […]“

Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2003 für eine Transrapidstrecke zwischen dem Flughafen München und dem Hauptbahnhof München, wurden die Voraussetzungen aus der zitierten Vereinbarung erfüllt.

Das Bundesministerium der Finanzen teilte am 7. November 2007 auf eine Anfrage der Fraktion der CSU des Stadtrates München mit:

„[…] Die in der Finanzplanung für das Transrapid-Projekt Flughafenanbindung München bisher vorgesehenen Mittel sind innerhalb des Verkehrshaus-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 29. Februar 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

haltes bereitgestellt worden. Das sachlich zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat hierfür die Realisierung anderer Projekte im Bereich der Bundesfern- und Bundeswasserstraßen sowie der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zurückstellen müssen. Sofern das Transrapid-Projekt nicht realisiert werden sollte, werden die Mittel den Investitionen in die klassischen Verkehrsträger wieder zugeführt. […]“

1. Misst die Bundesregierung der „Vereinbarung über die weitere Behandlung der deutschen Magnetschwebebahntechnik“ zwischen dem Bundesministerium für Bau- und Wohnungswesen und der Siemens Aktiengesellschaft, der Thyssen Transrapid System GmbH und der Transrapid International GmbH & Co. KG noch Gültigkeit zu, und wenn ja, welche Schlüsse werden daraus gezogen?

Auf Grund der zwischenzeitlichen Entwicklung und Planungsfortschritte im Bereich der Magnetschwebebahn bestehen für die Systemindustrie aus dieser Vereinbarung keinerlei Ansprüche mehr.

2. Falls es zutreffend ist, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wegen der in der Finanzplanung eingestellten Mittel im Verkehrshaushalt, andere Projekte im Bereich der Bundesfern- und Bundeswasserstraßen sowie der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zurückstellen musste, wie die in der Vorbemerkung zitierte Antwort des Bundesministeriums der Finanzen ausführt, um welche Projekte handelt es sich konkret?

Durch die stetige Anhebung der Investitionsausgaben für den Verkehrsbereich in den vergangenen Haushalten standen hier jeweils höhere Mittel zur Verfügung als in den Vorjahren. Innerhalb dieses erhöhten Ausgaberahmens konnten die für den Transrapid München erforderlichen Mittel ohne negative Folgen für die klassischen Verkehrsträger aufgebracht werden. Bei einem Verzicht auf den Transrapid München hätte den anderen Verkehrsprojekten allerdings ein noch höherer Betrag zur Verfügung gestanden.

3. Wie ist die Zurückstellung mit der Tatsache zu vereinbaren, dass die Mittel für die Flughafenanbindung aus einer eigenständigen Titelgruppe (Titelgruppe 03 Zukunftssicherung der deutschen Magnetschwebetechnik) des Verkehrshaushaltes geleistet werden?

Die im Bereich der Verkehrsinvestitionen verfügbaren Haushaltsmittel werden im Zuge der Haushaltsaufstellung den einschlägigen Ausgabetiteln im Einzelplan 12 zugewiesen. Die Dotierung ist unabhängig von der Veranschlagungsstelle im Bundeshaushalt.

4. Wie ist die Zurückstellung mit der Tatsache zu vereinbaren, dass diese Titelgruppe in der Legislaturperiode 1994 bis 1998 aus einem Abzug bei allen Ressorts (Tellersammlung) gebildet wurde?

Die Planungsvorsorge für das Transrapid-Projekt Flughafenanbindung München wurde erstmals im Haushalt 2004 berücksichtigt. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

5. Ist es zutreffend, dass bei einem Scheitern des Transrapid-Projektes die eingeplanten Mittel für alternative Projekte verwendet werden?

6. Falls dies der Fall ist, um welche Alternativen handelt es sich dabei konkret, und wie hoch ist ihre Finanzierung jeweils veranschlagt?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Die Bundesregierung geht nicht von einem Scheitern des Projekts aus. Falls das Transrapid-Projekt München trotzdem nicht realisiert werden sollte, würden die Mittel im Rahmen einer künftigen Haushaltsaufstellung wieder den Investitionen in die klassischen Verkehrsträger zugeführt werden. Die Entscheidung über die konkret durchzuführenden Projekte wäre zu gegebener Zeit auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans zu treffen.

7. Ließe sich mit diesen Mitteln auch eine „Express-S-Bahn-Verbindung“ vom Hauptbahnhof München zum Flughafen München finanzieren?

8. Wann könnte eine „Express-S-Bahn-Verbindung“ frühestens fertig gestellt werden?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Die Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) obliegt den Ländern.

Da eine Förderung durch den Bund nur auf einer gesetzlichen Grundlage erfolgen kann, können die Bundesmittel für den Transrapid nicht zu Gunsten einer Express-S-Bahn umgewidmet werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333